



# La capacité d'articulation des territoires, enjeu majeur de la grande vitesse ferroviaire européenne.

Antoine Beyer

## ► To cite this version:

Antoine Beyer. La capacité d'articulation des territoires, enjeu majeur de la grande vitesse ferroviaire européenne.. BAGF, 2008, 4, pp.427 - 430. halshs-00632820

**HAL Id: halshs-00632820**

**<https://shs.hal.science/halshs-00632820>**

Submitted on 16 Oct 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## *Bilan et perspectives de la grande vitesse ferroviaire en France et en Europe*

### **La capacité d'articulation des territoires, enjeu majeur de la grande vitesse ferroviaire européenne.**

Antoine BEYER, Université Paris-Sorbonne (Paris 4)

Vingt-cinq ans après la mise en service inaugurale de la ligne Lyon-Paris, la grande vitesse se présente aujourd'hui comme une technique éprouvée. Ses effets géographiques sont en revanche loin d'être épuisés comme le montre Jean VARLET qui évoque les trois révolutions territoriales du TGV français. D'abord conçue comme un itinéraire unique entre les deux métropoles, l'infrastructure dédiée n'a cessé de s'étoffer depuis la capitale française pour constituer un réseau national puis international. Au-delà des seules LGV, la continuité d'écartement des voies et d'alimentation électrique permet, et c'est là l'avantage du système, d'élargir l'offre de service au réseau ferroviaire existant, « l'effet réseau » que développe Etienne AUPHAN. Cette donnée est importante pour comprendre l'effet de diffusion territoriale qu'assure désormais la grande vitesse. Au-delà des pôles métropolitains privilégiés par le système, elle permet ainsi d'enrichir la gamme des gares desservies dans les régions terminales, au détriment des régions de transit où les arrêts intermédiaires sont limités, car très contraignants pour l'exploitation.

En termes financiers, d'importants efforts d'investissements ont été consentis ou sont sur le point d'être engagés dans la plupart des pays européens. L'effet principal dans les pays équipés a été la relance du trafic voyageurs, parfois au détriment du fret. Encore qu'à plus long terme le délestage des grandes lignes ouvre de nouvelles perspectives pour les marchandises et que des projets de fret à grande vitesse sont sur le point d'être lancés comme le projet Carex entre les plates formes aéroportuaires interconnectées d'Europe du Nord-Ouest.

La réalisation et le tracé des premières infrastructures sont fortement marqués par les logiques nationales. Plusieurs modèles territoriaux peuvent ainsi être distingués. La **France et l'Espagne** ont misé sur un remarquable développement de l'infrastructure. L'exigence était de relier des capitales géographiquement centrales aux métropoles périphériques au-delà d'un anneau de faible densité (Meseta castillane et bassin parisien). C'est aussi dans ces deux pays que l'effet TGV aura été le plus puissant et le plus médiatisé. A l'opposé, les pays **Benelux**, du fait de leur petite taille, n'ont suivi que tardivement l'engouement de la grande vitesse, à l'exception notable de Bruxelles qui a su tirer pleinement parti de sa nouvelle accessibilité vers Londres et Paris. Pour répondre au développement de nouvelles infrastructures, la Belgique et les Pays-Bas ont dû faire face à une complexe mise en œuvre, en réponse à la forte densité démographique et au maintien des équilibres politiques internes entre villes et régions à desservir. Les exigences politiques et environnementales ont souvent retardé les réalisations et grevé les budgets. La **Suisse** qu'on peut rattacher à cet ensemble est à ce point de vue remarquable : elle n'a pas construit de LGV sur son sol, s'épargnant par là bien des soucis. Son projet d'amélioration « Rail 2000 » était en effet bien plus facile à justifier auprès d'une population soucieuse d'une offre ferroviaire locale et nationale. Loin de se désintéresser de la question, la Confédération a pris le parti de subventionner les réalisations françaises (TGV Est et Rhin-Rhône) dont le pays profitera, sans à avoir à en assurer les conséquences foncières et écologiques. Il est vrai que le pays est de son côté engagé dans le percement de tunnels transalpins, maillons essentiels de la liaison ferroviaires Nord/Sud. L'**Allemagne** a, quant à elle, pensé, sa grande vitesse non comme un réseau articulé, mais comme la

réalisation de tronçons accélérateurs des services classiques entre grandes métropoles du pays. L'offre perd au passage un peu de sa lisibilité et de son caractère révolutionnaire en termes d'aménagement ; elle repose sur des vitesses moindres que n'exigent pas la densité urbaine. La **Suède** pousse le raisonnement plus loin, en adaptant son réseau classique pour y faire circuler des trains pendulaires à 200 km/h, et demain à 250 km/h, faisant entrer le pays de plein droit dans le club de la grande vitesse ferroviaire. Entre le modèle latin et l'allemand, l'**Italie** développe un réseau linéaire dédié selon un axe méridien qui épouse la morphologie de la péninsule. Tenté par l'option suédoise, le **Royaume-Uni** s'est engagé dans la remise à niveau de son réseau classique et limite pour le moment la grande vitesse à l'immédiate continuité du lien fixe transmanche qui rattache la métropole financière aux pôles continentaux depuis la gare de Saint Pancras.

Cet héritage hétérogène est-il alors en mesure de constituer un véritable réseau européen ? Certes, la Commission a imposé l'interopérabilité, mais les logiques nationales restent puissantes pour des infrastructures qui peinent à s'interconnecter au-delà des frontières comme le précise Jean-François TROIN. Que valent alors les projections d'axes ferroviaires continentaux, comme la Magistrale Paris-Budapest, que peu de voyageurs parcourront de bout en bout ? Le seuil des trois heures de voyage semble têtu, et traverser les frontières a un coût. Le matériel international doit être en mesure de capter les différentes alimentations électriques nationales et de s'adapter à des vitesses d'exploitation variables de 200 à 320 km/h et demain 360 km/h (la Très Grande Vitesse). La conception nationale des services varie également, dont l'offre repose sur des choix d'exploitation et des modèles économiques divergents : réservation ou non des sièges, structure des prix, type de restauration, les compartiments fumeurs dans les trains allemands peuvent-ils être utilisés en France ? C'est bien là la pierre d'achoppement qui a bloqué dans les négociations entre la SNCF et la DB lors de l'ouverture de la LGV Est, le tout sur un fond de concurrence franco-allemande, concurrence que l'on retrouve aussi dans le face-à-face industriel Siemens/Alstom. Enfin, l'effet de frontière n'est-il pas d'abord le reflet d'une demande où les trafics internationaux pèsent moins que les flux intérieurs ?

Pourtant, les instances communautaires n'ont pas ménagé leurs efforts pour fixer un cadre unifié aux nouvelles infrastructures. Des normes techniques assurant la compatibilité jusqu'à la définition de couloirs structurants dont certains tronçons frontaliers sont éligibles à des financements européens majorés. Autant dans les têtes que dans les faits, la grande vitesse ferroviaire ordonne une nouvelle proximité européenne où de nouvelles solidarités métropolitaines et régionales se forment. Se dessine alors une Europe de la Grande vitesse qui coïncide avec l'Europe des centres de décision politique et des affaires, l'Europe riche du Nord-Ouest. Dans cet Europolygone, les localisations stratégiques ne se définissent plus par le raccordement au réseau mais par l'appartenance à des axes multiples. De même, les sociétés communes d'exploitation tendent à gagner en indépendance, à l'instar de Thalys ou d'Eurostar qui inventent les standards d'une clientèle véritablement européenne. Face à l'aérien, les groupes ferroviaires groupés au sein de *Railteam* ont bien compris l'intérêt de coordonner leurs offres à partir de *Eurohubs* comme le précise le texte de Jacques CHARLIER dans le cas bruxellois. Va-t-on alors vers une uniformisation de l'offre ? On peut au contraire suggérer que l'avenir de la grande vitesse européenne n'est pas l'homogénéité du réseau ou des services, mais qu'il réside dans la capacité d'articuler des matériels, des services et des entreprises différenciées. C'est assurément sur cette articulation complexe que se jouera l'avenir du rail européen.

Enfin, si la grande vitesse ferroviaire bouleverse les distances-temps au profit des métropoles, il faut qu'à l'inverse, les échelons territoriaux inférieurs parviennent à apprivoiser cet extraordinaire potentiel. La lente européanisation, n'est pas incompatible avec une plus forte régionalisation des services. Initialement conçue pour les longues distances, la grande vitesse se convertit progressivement à l'échelle régionale. Ainsi en France, le Nord-Pas de Calais ouvre sans réservation certaines rames TGV aux voyageurs entre Lille et Dunkerque, Lille et Arras. En s'appuyant sur l'offre existante, l'accessibilité régionale est réorganisée autour de l'offre TER-GV et le NPC a bien l'intention d'acquérir un matériel roulant en propre pour ces services. Cette innovation est appelée à faire école. A une échelle plus vaste, Thalys envisage la mise en place de services euro-régionaux entre les eurométropoles de Liège Cologne et Lille. Il faut alors réévaluer le caractère métropolisant d'une grande vitesse trop vite accusée pour ses effets centralisateurs. L'offre interrégionale progression comme le souligne Pierre ZEMBRI. Opérateurs commerciaux et décideurs politiques peuvent donc envisager l'échelle régionale comme une donnée pertinente pour l'usage de la grande vitesse ferroviaire et non comme simple lieu de correspondance des trafics depuis des hubs métropolitains. Mais pour que cette offre diffuse soit économiquement performante, il faudra songer à un système de rames combinables pour mutualiser les sillons du parcours commun LGV, sur le modèle du Shinkansen japonais.